



PEREHDYTTÄMISOHJEITA ARVIOITSIJOILLE YHDISTELMÄAJONEUVONKULJETTAJAN AM- MATTITUTKINTOON

Tarja Luokkanen

Ammatillisen opettajankoulutuksen
kehittämishanke
Marraskuu 2013
Ammatillinen opettajakorkeakoulu
Tampereen ammattikorkeakoulu

TIIVISTELMÄ

Tampereen ammattikorkeakoulu
Ammatillinen opettajakorkeakoulu

Luokkanen Tarja

Perehdyttämisohjeita arvioitsijoille yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkintoon

Opettajankoulutuksen kehittämishanke 19 sivua
Marraskuu 2013

Kehittämishankkeessa tarkastelin osaamisen saavuttamista valmistavassa koulutuksessa sekä osaamisen mittaamista näyttöjen avulla. Kehittämishankkeen tavoitteena on antaa arvioitsijoille kuva valmistavasta koulutuksesta, näyttötutkintojärjestelmästä, yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinnosta ja näyttötutkintojen arvioinnista.

Näyttötutkintojärjestelmä on otettu käyttöön 1994 ja siihen voi osallistua oppimistavoista riippumatta. Näyttötutkintojärjestelmästä saaduilla hyvillä kokemuksilla opetushallituksessa alettiin kehittää nuorten puolelle näyttöjä. Siellä ammattiosaamisen näytöt otettiin käyttöön 2006.

Teoriaosuudessa tarkastelin etenkin arviointiin liittyviä suuntauksia sekä arvioinnin monimuotoisuutta työn osaamisen mittaamisessa. Useille arvioitsijakoulutuksiin osallistuville työelämän edustajille on täysin uutta, että paperilla mittaamisen rinnalle on tullut työtehtävissä suoritettava osaamisen mittaaminen. Arvioinnin vaikeus ja haastavuus tulee työssäni esille ja haastavuuteen vaikuttaa työn liikkuvuus ja hektisyys.

Lopuksi kuvasin käytännön työtehtävän avulla kappaletavarakuljetukset osion. Kuvauksessa paneuduin ko. tutkinnon osan monimuotoisuuteen ja problematiikkaan. Kappaletavarakuljetukset osio on kokonaisuudessaan haastava niin järjestettäväksi kuin myös suoritettavaksi.

Asiasanat: perehdyttäminen, ammattitutkinto, näytöt

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	4
2	NÄYTTÖTUTKINTOJÄRJESTELMÄ.....	5
3	KEHITTÄMISHANKKEEN TOTEUTTAMINEN	7
4	KAPPALETAVARAKULJETUKSEN NÄYTÖN ARVIOINTI	10
5	TUTKINNON ARVIOINTI.....	12
6	POHDINTA JA JOHTOPÄÄTÖKSET	16
	LÄHTEET	19

1 JOHDANTO

Kehittämishankkeessa perehdytään ja perehdytetään yleisesti näyttötutkintojärjestelmään ja erityisesti yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkintoon ja sen arviointiin. Konkreettisenä esimerkkinä on valinnainen osio; kappaletavarakuljetukset. Näyttötutkintojärjestelmä on tärkeä osa ammattitaidon mittaamista. Näytöillä mitataan osaamista valmistavan koulutuksessa sekä työelämässä olevilta. Ammattiala, johon tämä opas on tarkoitettu, on monipuolinen ja kansantaloudellisestikin varsin merkittävä. Tarvitaan todella monipuolisia taitoja toimittaessa kuljetusalalla. Perinteisesti kouluissa osaamista mitataan ”paperitesteillä” eli kokeilla, joihin odotetaan kirjallista selostusta. Kritiikki tällaista testaamista kohtaan on kokoajan lisääntynyt ja yhä enemmän ollaan siirtymässä näytöihin, joissa osaaminen osoitetaan näytöillä (soveltaen Helakorpi 2006).

Ammattitutkinnon näytöissä on tarkoitus mitata niitä taitoja, joita tarvitaan todellisissa työtehtävissä. Arvioitaessa ammatillista osaamista voidaan arviointia kohdentaa sekä ammatin vaatimaan teoreettiseen että käytännölliseen osaamiseen joille on ominaista toiminnallisen ja tiedollisen perustan yhteisyys, ammattitaidon monipuolisuus sekä työprosessin ja sen tulosten yhdentyminen. Teoreettisella osaamisella tarkoitan niitä taitoja, jotka antavat pohjaa käytännön toiminnalle. Kuljettajan ammatti on pitkälle kädentaitoihin liittyvää työtä, jossa on osattava yhdistää teorian tieto käytännön työtehtäviin. Ammattitutkinnon näytöissä mitataan työtehtävissä tarvittavaa osaamista, mutta oikea toiminta vaatii myös teorian soveltamista työtehtävään. Yhdistelmäajoneuvonkuljettajan työssä on paljon käsillä tekemistä, mikä tukee osaamisen mittaamista näytöillä. Jos ammattitaito mitattaisiin vain paperilla, jäisi todellinen työssä tarvittava osaaminen mittaamatta ja siksi tarvitsemme mittaamista varten näytöt. Näyttökokeissa teoria ja ammattityö muodostavat integroidun kokonaisuuden (Näyttötutkinto-opas 2012, 38).

Näyttötutkintojärjestelmän tutkintorakenteesta vastaa opetusministeriö. Opetushallitus päättää tutkintojen perusteista ja asettaa tutkintotoimikunnat. Tutkinnon perusteissa määritellään tutkinnossa vaadittu ammattitaito. Opas tutkinnon perusteista toimii työvälineenä koulutuksen järjestäjille. Opetushallitus päivittää oppaan ja sen vuoksi siinä on aina ajan tasalla oleva tieto. Työelämän näkemystä näyttöihin sain haastatteleamalla kahta työntekijää jotka molemmat ovat saaneet arvioitsija-, ja näyttötutkintomestarikoulutuksen sekä ovat osallistuneet näyttöihin itse suorittamalla ko. tutkinnon (OPH 2011).

2 NÄYTTÖTUTKINTOJÄRJESTELMÄ

Näyttötutkintojärjestelmän yhtenä keskeisenä lähtökohta-ajatuksena on tarjota aikuisille mahdollisuus osoittaa oma ammattitaito ammattitaidon hankkimista vasta riippumatta. Näyttötutkinnon rakenne ja tutkinnon toteuttaminen näkyy kuviossa 1. Koulutuksessa, työelämässä ja harrastuksissa hankittua osaamista käsitellään yhtenä kokonaisuutena siten, että osaaminen voidaan hyödyntää tutkinnoissa vaaditun ammattitaidon näytöissä. Toinen keskeinen lähtökohta on lisätä työelämän ja ammatillisen koulutuksen välistä yhteistyötä.

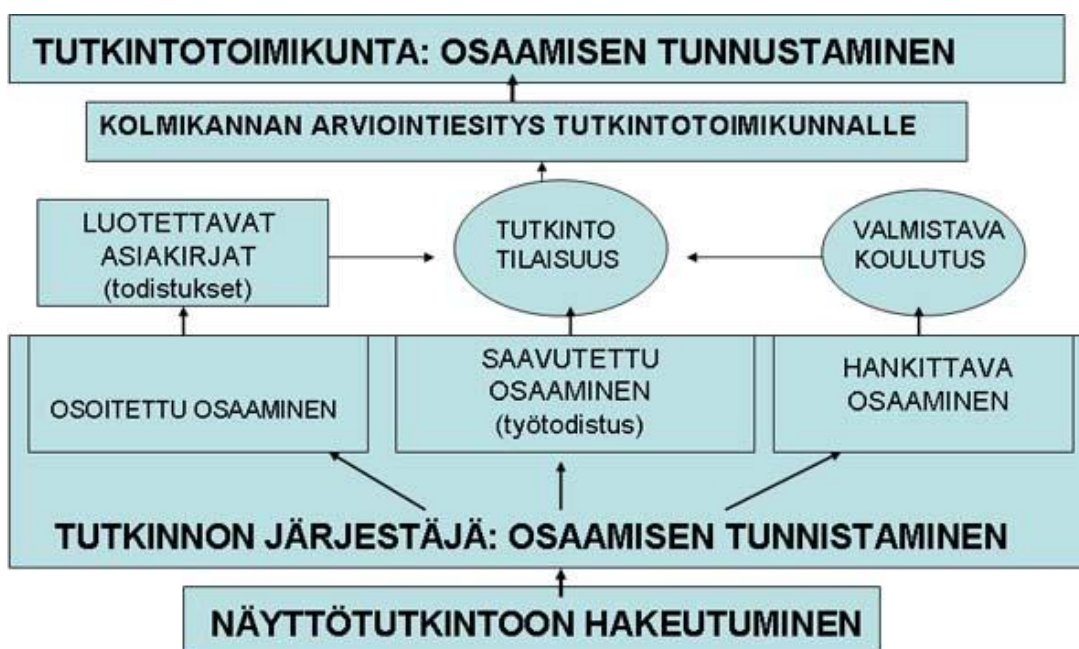
Näyttötutkintojärjestelmää luotiin vuonna 1994 säädetyllä ammattitutkintolailla (306/1994) ja sitä täydentävällä asetuksella (308/1994). Koulutuslainsäädännön kokonaisuudistuksen yhteydessä ammattitutkintolaki kumottiin ja näyttötutkintojärjestelmää koskevat säännökset siirrettiin vähäisin muutoksin lakiin ja asetukseen ammatillisesta aikuiskoulutuksesta (L 631/1998 ja A 812/1998), jotka tulivat voimaan vuoden 1999 alussa (Näyttötutkinto-opas 2012, 15).

Tutkintorakenne on kolmeportainen: 1. Ammatilliset perustutkinnot, joissa osoitetaan ammattitaidon saavuttamisen edellyttämät tiedot ja taidot. 2. Ammattitutkinnot, joissa osoitetaan alan ammatityöntekijältä edellytetty ammattitaito. 3. Erikoisammattitutkinnot, joissa osoitetaan alan vaativimpien työtehtävien hallintaa. Näyttötutkinnot ovat rakenteeltaan modulaarisia. Ne muodostuvat työelämästä ja sen kehittymistarpeista johdetuista tehtävä kokonaisuuksista.

Ihmisten ja tavaroiden liikkuminen lisääntyy Euroopan yhdentymisen myötä, joten hyvät kuljetuspalvelut ovat perusedellytys yhteismarkkinoiden toiminnalle. Kaupan ja teollisuuden aloilla on meneillään materiaalihallinnon kehitys, jossa varastojen merkitys tulee kriittisen tarkastelun kohteeksi. Monilla sektoreilla on jo siirrytty ”varastot pyörillä” toimintafilosofiaan. Kuljetusketjujen tulee olla joustavia ja kalusto, tekniikka ja rakenneratkaisut tulee suunnitella yhdessä asiakkaiden käyttötarkoitusten pohjalta. Kuljetuksissa siirrytään tuotantokeskeisyydestä asiakaskeskeiseen palvelujärjestelmään. Laatu korostuu sekä asiakaspalvelukeskeisyyden että kansainvälisten laatujärjestelmien leviämisen kautta. Yhteistyökumppanien laatujärjestelmät edellyttävät myös kuljetusten liittämistä samaan kokonaisuuteen.

Tavaroiden kuljetustyö on myös ihmisten välistä vuorovaikutusta. Kuljettaja on avainhenkilö, joka edustaa päivittäin yritystään ja kuljetustehtävän toimeksiantajaa. Hän toimii logistisen järjestelmän tärkeänä osana toimien itsenäisesti palvelutilanteessa asiakkaan kanssa. Asiakas muodostaa mielipiteensä yrityksestä sillä perusteella millaisen kuvan hän on saanut kuljettajasta. Tulevaisuuden kuljetustehtävissä korostuvat lisäksi kielitaito, kansainvälisyys, kustannustietoisuus, viestintätaito ja tietotekniikan hyväksikäyttö.

Yhdistelmäajoneuvonkuljettajalta vaaditaan siis CE -ajoneuvoluokan ajo-oikeuden lisäksi paljon muutakin. Lisäksi liikenneturvallisuuteen on kiinnitetty huomiota säätämällä EU:n alueella yhteiset maksimi ajo- ja minimi lepoajat, joita valvotaan ajoneuvoihin asennetuilla ajopiirtureiden kuljettajakohtaisilla diagrammalevyillä. Ennakoiva ja taloudellinen ajotapa korostuu kuljettajan työssä osana yrityksen tuloksesta (soveltaen <http://logistiikka.sykli.fi/sivu/189>).



KUVIO 1. Näyttötutkinnon toteuttaminen (Vuorela 2013)

3 KEHITTÄMISHANKKEEN TOTEUTTAMINEN

Kehittämishankkeen tavoitteena on antaa arvioitsijoille kuva valmistavasta koulutuksesta, näyttötutkintojärjestelmästä, yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinnosta, sekä näyttötutkintojen arvioinnista. Näyttöjen järjestäminen on jatkuva prosessi oppilaitoksessamme ja ammattitaitoisen arvioinnin varmistamiseksi joudumme jatkuvasti järjestämään arvioitsijakoulutusta. Arvioitsijakoulutusta tarvitaan niin työelämän-, opettajien- kuin myös työantajien edustajille. Tämän oppaan tarkoitus on helpottaa niin arvioitsijoiden koulutustilaisuuksia kuin toimia muistivälineenä jo perehdytetyillekin arvioitsijoille. Kehittämishanketta tehdessäni jouduin perehtymään syvällisesti niin näyttötutkintojärjestelmään kuin myös ko. näyttötutkintojen perusteisiin.

Keskustelin kahden tutkintovastaavan kanssa (vastaa näyttötutkinnoista tutkintotoimikunnalle), jotka ovat jopa viikoittain tekemisissä näyttöjen kanssa ja lisäksi keskustelin kahden työnantajan kanssa. Keskustelun tarkoituksena oli saada käytännön kokemuksia asiantuntijoilta. Mitä mieltä he ovat näytöistä ja onko jotain sellaista mikä voisi olla toisin. Keskustelukumppanit pitivät järjestelmää hyvänä osaamisen mittarina, mutta suurimmalla osalla valmistavassa koulutuksessa olevien opiskelijoiden osaaminen ei ole riittävä jotta koko tutkintoja tulisi suoritetuksi. Lisäksi arvioitsijoiden saamisessa nähtiin haasteita. Kuljetusalalla arviointia vaikeuttaa myös se, että ajoneuvoihin ei sovi kuin yksi arvioitsija kerrallaan.

Näyttötutkinnoissa osoitettavan ammattitaidon voi hankkia useilla eri tavoilla. Yksi keskeinen keino on osallistuminen koulutukseen, jossa erityisesti tähdätään näyttötutkinnon suorittamiseen. Voimassa olevassa ammatillisesta aikuis-koulutuksesta annetussa laissa (631/1998) tällaista koulutusta kutsutaan näyttötutkintoon valmistavaksi koulutukseksi.

Yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinto muodostuu neljästä kaikille pakollisesta yhteisistä osista ja seitsemästä valinnaisesta osasta, joista on suoritettava vähintään yksi osa. Ajokorttiluokka tutkintoon osallistujalla on oltava CE ja voimassa oleva ajo-oikeus. Ajokokemus vaatimusta ei ole. Tässä kehittämiss-hankkeessa vapaasti valittavista osioista tarkastelen lähemmin kappaletavara-kuljetuksia.

Pakolliset osat:

- Yhdistelmäajoneuvon ajoneuvotekniikka
- Yhteistyö ja asiakaspalvelu
- Turvallisuus ja ympäristö
- Kuljetusalan perustason ammattipätevyys

Lisäksi vähintään yksi seuraavista osista:

- Kappaletavarakuljetukset
- Erikoiskuljetukset
- Massatavarakuljetukset
- Lämpösäädelyt elintarvikekuljetukset
- Eläinkuljetukset

- Säiliökuljetukset
- Puutavaran kaukokuljetukset

Edellisten lisäksi tai erillisenä osatutkintona tutkinnon suorittaja voi suorittaa vapaavalintaisesti yrittäjyysosan.

- Yrittäjyys (ammattitaitovaatimukset tavaraliikenteen yrittäjäkurssin mukaisesti) (OPH 2008).

Yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkintoon valmistava koulutus toimii kolmella pääsektorilla: työvoimaviranomaisen hankkimana, omaehtoisena josta osan kustannuksista maksaa opetusministeriö tai työnantajan kustantamana.

Kehittämishankkeen kohteena olevassa ammatillisessa oppilaitoksessa valmistavan koulutuksen pituus on 24 – 28 viikkoa. Valmistavaan koulutukseen osallistuville opiskelijoille on laadittu opetussuunnitelma jossa ovat aiheet ja tuntimäärät. Henkilökohtainen opiskelusuunnitelma laaditaan yhdessä opiskelijoitten kanssa (HOPS). Henkilökohtaiseen opiskelusuunnitelmaan kirjataan mihin tutkinnonperusteiden mukaiseen ammattitaitoon opiskelija pyrkii ja miten hän saavuttaa puuttuvan osaamisen. Henkilökohtaista opiskelusuunnitelmaa seurataan opiskelun edetessä ja tarvittaessa tehdään tarkennuksia. Henkilökohtainen näyttösuunnitelma (HENSU) laaditaan myös valmistavaan koulutukseen osallistuvalla opiskelijalla. Näyttösuunnitelmaan kirjataan, mitä tutkinnon osia opiskelija suorittaa, milloin ja missä antaa näytöt.

4 KAPPALETAVARAKULJETUKSEN NÄYTÖN ARVIOINTI

Kappaletavarakuljetukset on yksi osa vapaasti valittavista osista. Valmistavassa koulutuksessa perehdytään kappaletavarakuljetuksiin eniten tutkinnon perusteissa määrätyistä valittavista osista. Valitsin kappaletavarakuljetukset kehitettäväksi osiksi, koska mielestäni siellä ammattitaitoisista työntekijöistä on jo nyt pulaa ja työntekijöitten tarve lisääntyy, koska kappaletavarakuljetusten määrä on kasvamaan päin. Kappaletavarakuljetuksissa tehdään paljon työtä käsin joten kuljetusvahinkojen välttämiseksi vaaditaan kuljettajalta todella paljon monenlaista osaamista vahinkojen välttämiseksi. Kappaletavaroita ajava kuljettaja joutuu jakamaan tavaroita terminaalien lisäksi moniin erilaisiin paikkoihin esim. viemään jyviä maatiloille. Edellä mainitulla esimerkillä halusin kertoa miten paljon erilaista osaamista vaaditaan kuljettajalta kuin, että hän kuljettaisi kappale-tavaraa Oulun terminaalista Jyväskylän terminaaliin. Kappaletavarakuljetuksilla on koko kuljetusalasta varsin merkittävä osuus. Kappaletavarakuljettajan työ on fyysisestikin raskaampaa kuin moni muu kuljetusalan työ. Valmistavassa koulutuksessa on havaittavissa, että kappaletavara-alalla ei ole ”imua” sen monipuolisuuden ja vaativuuden vuoksi.

Tämä tutkinnon osa soveltuu näytöksi koti- tai ulkomaan kappaletavarakuljetuksiin, elintarvike- ja päivittäistavarakuljetuksiin sekä rakennusteollisuuden rakene- ja elementtikuljetuksiin, joissa ei tarvita erikoiskuljetuslupia. Opetushallituksen julkaisemassa tutkinnon perusteissa yhdistelmäajoneuvonkuljettajille määritellään mm. kappaletavarakuljetusten ammattitaitovaatimukset. Näytöt kappale-tavarakuljetuksista tulee järjestää todellisissa työympäristöissä ja normaalien työtehtävien yhteydessä. Näytön järjestäminen on mahdollista myös oppilaitoksen kalustolla (Yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinto, tutkinnon perusteet; 2001).

Ammattitaitovaatimukset kappaletavarakuljetus osiosta on määritelty tutkinnon perusteissa. Perusteiden mukaan tutkinnon suorittajan tulee tietää kuorma-auton ja siihen kytketyn perävaunun liikennekelpoisuuden vaatimukset ja osata varmistaa lisälaitteiden tekninen ja turvallinen toiminta ennen ajoon lähtöä. Hänen on osattava käyttää yhdistelmäajoneuvoa ja sen lisälaitteita turvallisesti. Esimerkiksi takalaitanostin on lisälaite.

Tutkinnon suorittajan on osattava valmistella ajoneuvon kuormatilat, myös lämpötilasäädelyt kuormaus- tai purkuvalmiuteen. Hänen on tunnettava kuljettamiensa tavaroiden ominaisuuksia ja niitä koskevia määräyksiä sekä osat soveltaa tietojaan työssään. Kuormaamisesta on tutkinnon perusteissa määrätty, että on osattava kuormata ajoneuvo ja tai perävaunu yleisesti käytössä olevilla kuormankäsittelylaitteilla säädösten ja olosuhteiden sallimaan maksimikuormaan. Kuorman purku täytyy myös hallita. Kuormattaessa ajoneuvoa kappaletavaroilla, on tärkeää, osata huomioida myös purkujärjestys.

Erikoiskuljetuksista näytön antajan on tiedettävä milloin hän voi ottaa jakamatoman esineen kuljetettavaksi ilman erikoiskuljetuslupia ja mitä toimenpiteitä on ajoneuvoon tehtävä kun joku päämitoista ylittyy. Massan vaikutus ajoneuvon tai ajoneuvojen käyttäytymiseen on näytön antajan osattava huomioida. Kuorman sijoittamista ja varmistamista koskevia säädöksiä näytöissä tulee myös arvioida. Kuljetuksiin oleellisesti liittyvät asiakirjat ovat kuljettajan jokapäiväisiä välineitä jotka myös näytön antajan on hallittava. Rahditusperusteista näytön antajan tulee hallita yleisimpien kuljetettavien tavaroiden osalta.

Kielivaatimuksena tutkinnon perusteissa näytön antajalta vaaditaan, että hän osaa täyttää kuljettajaa, ajoneuvoa ja siihen kytkettyä perävaunua sekä kuormaa koskevia suomen- tai ruotsin- sekä englannin- tai saksankielisiä kuljettajan tehtäviin liittyviä asiakirjoja. Hänen on osattava ottaa myös huomioon tieliikenteen maakohtaisia maksuja ja rajoituksia.

Järjestettäessä näyttöpaikkoja on tärkeä huomioida missä näyttöjä annetaan, jotta näyttöympäristö olisi riittävän monipuolinen ja kuitenkin osaamisen ydinasioita tulisi näytössä arvioitavaksi (OPH 2008).

5 TUTKINNON ARVIOINTI

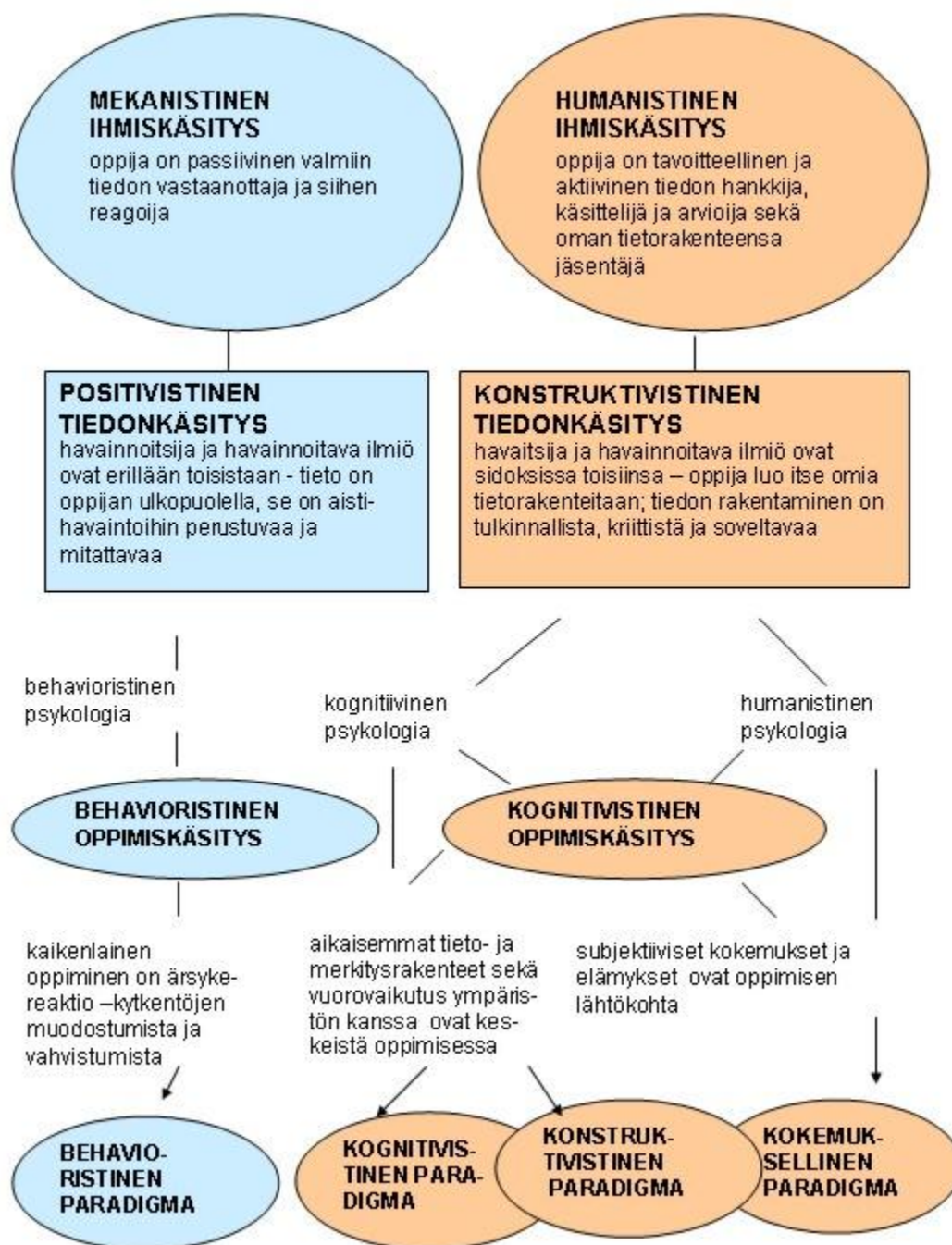
Arviointi on yksi tutkintojärjestelmän kulmakiviä. On merkityksellistä tietää, mitä arvioidaan ja miten. Riippuen siitä, mitä arvioidaan, menetelmät vaihtelevat. Havainnointi on perinteinen ammattitaitojen osaamisen arvioinnin menetelmä. Kirjassa ammattitaito ja sen arviointi näyttökokeissa, (Turpeinen 1998,19) esittelee kolme laadultaan ja käyttöarvoltaan erilaista tarkastelukulmaa ammattitaitoon. Ne ovat seuraavat: 1. yksittäisiin tehtäviin suhteutettu, staattinen, 2. yksilön toimintaan suhteutettu, ideaalinen ja 3. työympäristöön ja – yhteisöön suhteutettu, dynaaminen ammattitaito. Jokainen näistä näkökulmista tuo ammattitaidosta esille erilaisia laadullisia ulottuvuuksia näyttökokeiden arviointikohteiksi ja – kriteereiksi. Edellä esitetyn jaottelun mukaan Turpeinen tiivistää ammattitaidon arvioinnin kolmeen suuntaukseen, joilla haetaan vastauksia ammattitaidon arviointiin.

Turpeinen (kuvio 2) toteaa seuraavaa; ensimmäisen suuntauksen mukaan arvioinnilla haetaan vastauksia kysymyksiin, mitä ja kuinka paljon näytönantaja tietää. Tämä arviointisuuntaus perustuu behavioristiseen ja opetusteknologiseen oppimiskäsitykseen ja konkretisoituu nykyisinkin jonkin asteisena tyleriläis-bloomilaisena tavoitearviointina. Lähtökohtana on objektiivinen, ositettu käsitys ammattitaidosta. Arvioinnin taustalla on myös ajatus yleisestä ja yhtenäisestä työn teon kontekstista irrotetusta ammattitaidosta. Arvioinnissa painottuu lopputulos: yksittäiset faktatiedot ja työsuoritukset. Arviointi on tämän suuntauksen mukaan määrällistä, helppoa ja mekaanista.

Toisen suuntauksen mukaan arvioinnilla haetaan vastausta kysymyksiin, miten näytöntantaja tietää ja miten hän prosessoi subjektiivista tietämistään ja kokemustaan toiminnasta. Taustalla on humanistis-kognitiivinen ja/tai kokemuksellinen oppimiskäsitys. Tämä suuntaus korostaa yksilön työtoiminnan moniarvoisuutta, prosessikeskeisyyttä ja autonomista todellisuutta. Lähtökohtana on näkemys ammattitaidosta yksilön subjektiivisena ideaalisena pätevyytenä. Suuntaus siirtää arvioinnin polttopisteen lopputuotoksesta yksilöön ja hänen toimintaansa. Arviointi on kuitenkin edelleen irrallaan todellisuudesta.

Kolmannen suuntauksen mukaan arvioinnilla haetaan vastausta kysymyksiin, miksi ja millaisin perusteluin näytöntantaja toimii näyttökoetilaisuudessa. Arvioinnin taustalla on lähinnä sosiaalis-konstruktiivinen oppimisnäkemys. Lähtökohtana on ammattitaidon käyttöarvon arviointi tilannekohtaisessa, aidossa työn teon kontekstissa. Tämän työympäristöön ja – yhteisöön suhteutetun arvioinnin mukaan jokaisella arviointitoimella on asianosaisensa, joilla on hyvinkin erilaisia näkökulmia, odotuksia ja vaatimuksia arvioinnille. Suuntaus korostaa tiedon suhteellisuutta ja näkee ammattitaidon sosiaalisesti rakentuneena. Toiminnan tausta eli konteksti nähdään tällöin arvioinnin keskeisenä kohteena, polttopisteenä. Ammattitaitoa arvioidaan erilaisissa aidoissa työtilanteissa ja yksilön toimintojen merkitystä, pätevyyttä tarkastellaan osana työyhteisön erilaisia, vaihtoehtoisia työkäytäntöjä. Tällöin arvioinnin yhtenä lähtökohtana on se, että arvioijat havainnoivat ja ymmärtävät myös niitä sosiaalisia prosesseja, joiden keskellä tutkittava näyttötilanteessa toimii. Havainnointi on näytön ideologiaan liittyvä arvioinnin tapa. Se ei suinkaan ole satunnaista seuranta, vaan systemaattista ja huolellista työskentelyn analysointia ja palautteen antamista. Havainnoijan on syytä ennakkoon selvittää itselleen, mitä oikeastaan arvioi, jolloin huomio kohdistuu oikeihin asioihin. Arvioijan on tunnettava arvioinnin kohteet ja kriteerit, koska arviointiin on käytettävissä rajalliset (aika) resurssit. Näyttökokeiden arviointikäytäntöjen vaikutukset käsityksiin ammattitaidosta ja sen oppimisesta ovat merkittävät. Parhaimmillaan arviointi voi toimia todellisten muutosten ja uudistusten välineenä (Turpeinen 1998, 19–28).

OPPIMISKÄSITYSTEN TEOREETTISET LÄHTÖKOHDAT



KUVIO 2. Oppimiskäsitysten teoreettiset lähtökohdat (Pylkkö 2010)

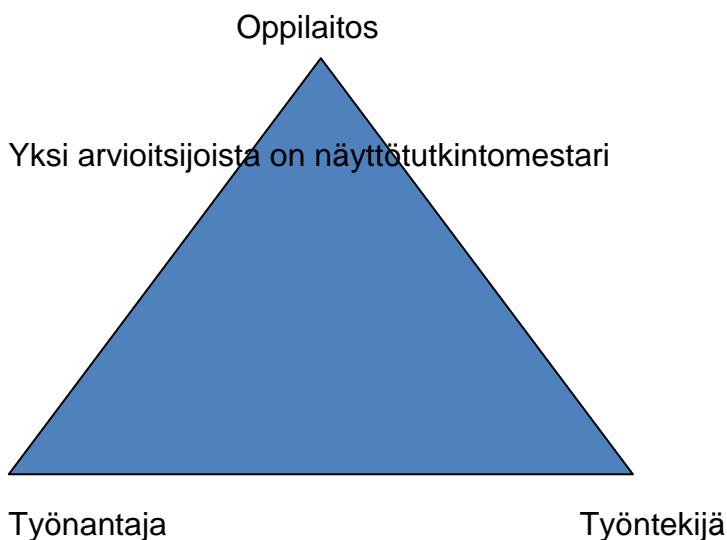
Näyttöjen yhteydessä tehtävässä arvioinnissa käytetään ns. kolmikantaperiaatetta, (Laki ammatillisesta koulutuksesta 21.8.1998/631) jolloin osapuolina arvioinnissa ovat oppilaitos, työntekijätaho ja työnantajataho. Myös näytön antaja arvioi omaa toimintaansa. Yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinnon arvioinnissa osaaminen arvioidaan hyväksytty tai hylätty periaatteella. Arvioinnin painopiste tulee olla tekemisessä ja työssä toimimisessa. Taito tai osaaminen on arvioitava pääsääntöisesti suoraan vastaavasta työtoiminnasta. Arvioinnin kohteena kiinnitetään huomiota ydintaitoihin, työn perustana olevan tiedon hallintaan, työmenetelmien, työvälineiden sekä materiaalin- ja työprosessin hallintaan. Arvioinnissa käytetään monipuolisesti erilaisia ja ensisijaisesti laadullisia arviointimenetelmiä, kuten havainnointia, haastattelua, kyselyä sekä itse- ja ryhmäarviointia (Laki ammatillisesta koulutuksesta 21.8.1998/631).

Ydintaidot kappaletavarakuljetuksissa, joihin arviointi kohdistuu, ovat ajoonlähtö tarkistukset. Tähän kuuluvat myös lisälaitteiden tarkistukset, mikä ajoneuvo tai kuormatila soveltuu mihinkin kuljetukseen, mikä merkitys on oikealla lastausjärjestyksellä suhteessa purkuun, kuinka paljon voi ottaa kuormaa jotta ei ajeta yli-eikä alikuormilla, miten kuormaus- tai kuormanpurkuvälineitä käytetään, miten kuorma vaikuttaa ajoneuvon ja kuljettajan käyttäytymiseen, kuljetuksiin kuuluvat asiakirjat ja kuljetuksen maksuperusteet. Edellä mainittujen ydintaitojen arviointi tapahtuu luontevimmin havainnoimalla todellisessa työympäristössä tapahtuvaa kuljetustapahtumaa. Näyttö ja arviointi voidaan järjestää yhden tai useamman päivän aikana.

Kolmikantaperiaatteen (kuvio 3) toteutuminen näytöissä on erittäin haasteellista kuljetusalalla, koska ”autoon mahtuu näytön suorittajan lisäksi vain yksi” ja kuitenkin myös ajotekniikkaa pitää arvioida. Käytännössä edellisen arviointi tehdään ” yksi arvioitsija ajaa torottaa perässä ja arvioi sieltä”. Tämä on tiedostettu myös tutkintotoimikunnassa ja toimintatapa on ”yleinen muissakin oppilaitoksissa”.

Työnantajien kanssa keskusteluissa tuli esille samat asiat, mutta lisäksi ”on olemassa vaara, että oppilaitokset eivät käytäkään kolmikantaperiaatetta” arvioinnissa. Mielestäni tämä on säästämisen aikakautena oikea ja tärkeä huomio.

On selvää, että jos kolmikanta arviointi ei toteudu, loppuu vuoropuhelu myös yritysten kanssa ja se vääjäämättä johtaa tason laskemiseen jo siitäkin syystä, että ”simuloidaan näyttökoetilanteita liian usein”.



KUVIO 3 Kolmikantainen arviointi

6 POHDINTA JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Tätä kehittämishanketta tehdessä olen pohtinut koko näyttöjärjestelmän toimivuutta. Kyselin kahdelta työnantajalta sekä kahdelta työntekijältä selvittääkseni, mitä osaamista he pitävät tärkeimpänä kappaletavara kuljetuksissa kuljettajan näkökannalta. Kaikki, joilta kyselin, olivat itse suorittaneet ammattitutkinnon. Mielenkiintoista oli havaita, että ydinosaamisen alueet olivat pitkälle samansuuntaisia. Tärkeimmäksi osaamisen alueeksi he nimesivät ammatin osaamisen. Tämä tukee ajatusta, että opetushenkilöitten ja työelämän arvioitsijoiden välistä yhteistyötä kannattaa pitää yllä ja jopa lisätä. Mielestäni järjestelmällä ei ole tulevaisuutta jos oppilaitokset puuhailevat yksin, ilman työnantajien näkemyksiä tiedostaen. Ammattitaitoisia arvioitsijoita ovat mielestäni alan ammattilaiset, jotka ovat suorittaneet ammattitutkinnon itse ja sen jälkeen työskennelleet alalla.

Valmistavassa koulutuksessa koen koulutusajan pituudella olevan merkitystä ammattitaidon saavuttamisessa. Koulutusajan pituus vaihtelee 24–28 viikon välillä. Jos opiskelijaksi valitaan henkilö, jolla ei ole kuljetusalan koulutusta tai kokemusta, ei koulutusaikana saavuteta ammattitutkinnossa vaadittavaa tasoa kaikkien osalta. Sen takia on tärkeää, että opiskelijat saavat olla työssä oppimisessa koulutuksen jälkeen. Koulutuksen ostajasta riippuu kuinka pitkälle näyttöjen järjestämistä voidaan siirtää. Tällä hetkellä koulutuksen ostajien kanssa on sovittu, että koulutuksen päättymisen jälkeen on vuodesta kahteen aikaa kehittyä ammatissa. Näyttötutkintojärjestelmä oikein toimiessaan pystyy valmistaamaan ydintaidot osaavia työntekijöitä joista näkisin olevan jo nyt pulaa ainakin kuljetusalalla. Tutkintasuoritusten ulkoinen arviointi tiiviissä yhteistyössä työelämän kanssa varmentaa tutkintojen tason ja toivottavasti edelleen sertifioidun ammattipätevyyden arvostuksen työmarkkinoilla.

Ammattitutkintojärjestelmän syvin merkitys on kuitenkin ollut sen taustalla oleva kulttuurimuutos, joka haastaa näkemään työn oppimispaikkana ja murtaa samalla luokahuoneoppimisen perinteitä. Näyttöjen simulointi on yksi vaihtoehto toteuttaa näyttö ja arviointi. Olen aiemmin todennut tämän olevan haaste, koska se ei vastaa todellisia työtilanteita, mutta joskus siihen on pakko turvautua. Kyselyissä työnantajille heillä oli aito huoli, että tulevien työntekijöiden osaaminen heikkenee jos näytöt suoritetaan muussa kuin aidoissa työtehtävissä. Simulaatio taitojen oppimisessa on hyvä ja siihen meilläkin on käytettävissä nykyaikainen oppimisympäristö. Taitojen oppimisessakin simuloiden, on opetuksen oltava hyvin tarkasti suunniteltua ja opetuksen on oltava tavoitteellista. Tämä sama koskee myös näyttötilanteita jos ne toteutetaan simuloiden.

Kehittämishanke tuo esille arvioinnin vaikeuden varsinkin kun ollaan rajoilla onko näyttö hyväksytty vai hylätty ja toisaalta sen kuinka tärkeää on, että koulutuksenjärjestäjän ja yritysten vuoropuhelu on jatkuvaa. Tämä opas antaa konkreettisen mallin yhden tutkinnon osan suorittamiseen ja arviointiin. Opas toimii suunnannäyttäjän muillekin aloille niin tutkintojen järjestämiseksi kuin myös arvioinnin avaamiseksi. Opas toimii hyvänä apuvälineenä arvioitsijakoulutuksissa sekä muistin virkistäjänä arvioitsijoille.

Tässä tuotiin helposti luettavaksi ja ymmärrettäväksi tutkinnon perusteet, näyttötutkintojärjestelmä sekä myös koulutuksen järjestäjän rooli. Toivottavaa olisi, että tutkintotoimikunnan jäsenet olisivat seuraamassa näyttöjä vähintäänkin kerran vuodessa. Mielestäni tämä olisi hyvä ohjauskeino näyttöjen säilyttämiseksi korkeatasoisina. Pelkästään tutkintotilaisuuksien raportteja lukemalla ei voi olla varma vastaako se todellisuutta.

Johtopäätöksenä voin todeta, että olen perehtynyt näyttötutkintojärjestelmään, niiden arviointiin. Erityisesti olen perehtynyt yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinnon muodostumiseen ja näytön käytännönjärjestelyihin sekä sen arviointiin. Työtä tehdessä olen oppinut, mitä on taito jollakin alalla, ja miten sitä mitataan. Voin todeta, että taito on arvo ja sillä joko työllistytään tai sitten ei.

LÄHTEET

Anttonen, E. 1995. Laatusuhteita. WSOY, Juva.

Helakorpi. Ammattitaito. Saatavilla:
share.hamk.fi/aokk/~shelakorpi/mittarit/tyo%20ja%20ammattitaito.doc.

Hätönen, H. 1998. Osaava henkilöstö. Tammivuoren kirjapaino. Vantaa.

Oppimiskäsitykset. Saatavilla:
http://oppimateriaalit.jamk.fi/oppimiskasitykset/files/2010/06/oppimiskasitykset_teorio.jpg.

Laki ammatillisesta koulutuksesta 21.8.1998/631.

Opetushallitus 1998. Koulutuksen tuloksellisuuden arviointimalli. Yliopistopaino: Helsinki.

Näyttötutkinto – opas 2012. Opetushallitus. Yliopistopaino: Tampere.

Näyttötutkinnon perusteet, yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinto 2008. Opetushallitus. Yliopistopaino: Tampere

Pentti, Y. 12/2000. Näyttötutkintojärjestelmän kokonaisarviointi. Yliopistopaino: Helsinki.

Turpeinen, R. 1998. Ammattitaito ja sen arviointi näyttökokeissa. Hakapaino: Helsinki.

Turpeinen, R. 1995. Ammattitutkintojen ja näyttöjen teoreettisia perusteita. Opetushallitus.

<http://omniatopo.wikispaces.com/Laboratorioala>. Luettu 20.11.2013